A.N.E.P.

CO.DI.CEN.

C.F.E.

CeRP del Suroeste

Colonia del Sacramento como complejo portuario en el régimen monopólico y el comercio ilícito

---

GONZÁLEZ FERRARO, Facundo Sebastián

Colonia del Sacramento, 28 de junio de 2017

Colonia del Sacramento como complejo portuario en el régimen monopólico y el comercio ilícito

Facundo González Ferraro

En este trabajo se buscará principalmente analizar el desarrollo del comercio ilícito en la región rioplatense, para luego incorporar el estudio de Jumar, que busca realizar un quiebre en la predominancia del concepto de "nido de contrabandistas". Para esto, es necesario plantarse en el régimen monopólico.

El régimen monopólico y su influencia en el Río de la Plata

En el siglo XVI, el sistema colonial español provocó el encarecimiento de productos europeos y el estancamiento del precio de los frutos coloniales. Pero también tuvo como consecuencias numerosas violaciones del régimen prohibitivo, el desarrollo de la piratería y el contrabando. Esta última consecuencia constituiría una de las más efectivas articulaciones de la actividad económica del Virreinato. Los productos no solo estaban encarecidos, sino que escaseaban. "Bajo la vigencia del régimen de flotas las mercaderías eran desembarcadas en Portobelo, transportadas por tierra a Panamá y embarcadas con destino al actual puerto chileno de Arica, desde donde eran conducidas a lomo de mula, primero hasta Potosí (Bolivia) y luego a las gobernaciones argentinas del Tucumán y del Plata. El viaje insumía varios meses y las mercaderías no siempre llegaban a Buenos Aires; a veces se vendían en las poblaciones de tránsito."[1]

No obstante, ante las necesidades del Río de la Plata, se impuso un régimen de excepción. En Buenos Aires se podía comercializar más barato gran cantidad de productos, en especial holandeses, portugueses e ingleses, como vino, textiles, azúcar y esclavos africanos. De esta forma se permitía no solo que los importadores obtuviesen ganancia, sino también competir con Lima. El monopolio comercial buscaba que el tráfico de mercaderías (metales), se lleve

[1] SAENZ VALIENTE, J. M. (1939). *Curso de Historia Colonial Americana y especialmente Argentina (pp. 377).* Buenos Aires: Estrada.

a cabo desde Cádiz hasta Lima, pasando por Panamá. Fue en 1594 que España canceló el puerto de Buenos Aires, ante el inminente riesgo del abastecimiento exclusivo de Potosí, ya que el puerto rioplatense se encontraba solamente a 320 leguas de distancia, 3280 leguas menos que el Panamá, sin contar los 9 trasbordos que tenía esta última ruta. Hacia 1595 se autorizó la introducción de 600 negros en menos de una década a través del puerto de Buenos Aires. En 1611 se introdujo el ganado vacuno al territorio de la Banda Oriental, y se estima que hacia 1680 existía al sur del Río Negro cerca de cinco millones de cabezas de ganado, lo que despertó el interés de los comerciantes, que buscaban principalmente cuero y grasa. De esta forma, el ganado se empezó a matar para extraer las riquezas, que luego serían trasladadas para comercializar, principalmente en Santa Fe y Corrientes. Además, los jesuitas comenzaron a tomar un papel importante reclamando sus derechos sobre la práctica de la ganadería. Desde un comienzo, la gestión del ganado en la zona estaba a cargo del Cabildo de Buenos Aires. El régimen monopólico terminó entregando el mercado colonial a las manos de los compradores españoles, por lo que el Río de la Plata dependería de ellos, ya que estas colonias producían demasiada materia prima y carecían de metales preciosos. Al ser tan severo el sistema colonial, incitaba a violarlo. En cuanto al contrabando a la mano de obra esclava, entre 1592 y 1640 se importaron entre 35.000 y 40.000 negros, de los cuales solamente 2000 estaban autorizados.

Puerto de contrabandistas

En 1680, los portugueses fundan frente a Buenos Aires la Colonia del Sacramento, durante el gobierno de Manuel de Lobo en Río de Janeiro. Esto significó un choque en torno al comercio bonaerense, ya que se tenía que incrementar el gasto militar. A raíz de esto, es que se autoriza a los barcos a atracar forzosamente en caso de existir mal tiempo, así como buques sin escoltas que estuviesen sobrecargados. Además, se aplica el decomiso y remate público de las mercaderías contrabandeadas. Pero esta nueva normativa permitió a los contrabandistas penetrar el puerto excusándose en que era necesario reparar los barcos ante el riesgo de hundimiento. Además, dio paso a que el soborno se convirtiese en una herramienta entre contrabandistas y funcionarios, y se denominaba "perdón anticipado". Pero la puerta más grande que abrió esta nueva ley, fue la posibilidad de lucrar en base a los contrabandistas, ya que quien denunciaba e incautaba el barco de contrabando era el mismo que luego podría comprar las mercaderías que se rematasen. El comercio ilícito se transformó de cierta forma en comercio no ilícito, ya que el tráfico era constante y se extendió al margen de la ley, convirtiéndose en un derecho que luchaba contra el absolutismo del monopolio, según expresa un trabajo de Moutoukías del año 1988[2].

Luego de la dinastía borbónica en España, tras la coronación de Felipe V, Colonia del Sacramento fue sede de conflictos entre España y Portugal. Durante el siglo XVIII, "el contrabando era activismo" [3] en el Río de la Plata, centralizado en Colonia del Sacramento. Las disputas comerciales por esta Colonia estaban sostenidas bajo los intereses del Monopolio, por lo mencionado anteriormente: el comercio español se había alterado seriamente. Desde comienzos del siglo la plaza cambiaría de manos mediante tratados diplomáticos y de cortes, entre España y Portugal, y las dificultades del control de las costas del Río de la Plata, así como la banalidad de un gran número de funcionarios, permitían la existencia de comercio ilícito en la región.

[2] MOUTOUKIAS, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano.* Buenos Aires: Centro Editor de America Latina.

[3] MILLOT, J., & BERTINO, M. (1991). *Historia Económica del Uruguay (Tomo I)*. Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria. Pag. 77.

En ese entonces Buenos Aires se convirtió en sucursal de varias empresas inglesas (British South Sea Company) y francesas (Compañía Francesa de Guinea), que se dedicaban particularmente al tráfico de esclavos introducido hacia Potosí, el Tucumán y el Paraguay. Así mismo, los buques utilizados por estas compañías, no solo traían esclavos sino también grandes cantidades de contrabando. Esto permitió que Buenos Aires se convirtiese a fines del siglo en un nuevo centro comercial ante el reglamento de libre comercio con España, firmado en 1778 en medio de la gestión liberal de Carlos III. Fue recién en 1791 que Montevideo recibe la autorización de convertirse en el único puerto colonial para el comercio de esclavos.

Complejo portuario

El estudio de Jumar presenta evidencias, documentos estadísticos y un análisis profundo de la estructura del complejo y el papel de Colonia del Sacramento dentro del Río de la Plata. El autor destaca la ventaja de Buenos Aires al ser la puerta de entrada de los mercados internos, y plantea la necesidad del estudio de las distintas etapas que atraviesa la constitución del complejo portuario. Principalmente, remarca dos etapas: la formativa y la de pleno funcionamiento. La etapa formativa abarca desde el 1580 hasta el 1716, cuando comienza la tercera ocupación portuguesa. Jumar divide esta primera etapa en cuatro fases: La primera, desde la segunda fundación de Buenos Aires (1580), hasta el quiebre de las licencias de comercio con Brasil (1618). La segunda, desde la apertura de la ruta Andalucía-Buenos Aires al comercio legal español (1622), hasta la primera instalación portuguesa en la banda oriental con intención de permanencia (1683). La tercera abarca el período en que permanece en manos portuguesas (1683-1705), y en ella se crean corrientes de comercio entre la Colonia del Sacramento y Buenos Aires. La cuarta, comprende los años de guerra de Sucesión en España, y finaliza con la instalación de la South Sea Company y la posterior devolución de Colonia del Sacramento a Portugal. La segunda etapa, atraviesa el pleno funcionamiento del complejo, que funciona hasta aproximadamente 1776. Afirma, por ejemplo, la existencia de documentos incautados que evidencian que los comerciantes de Colonia del Sacramento atravesaban el río en busca de clientes o establecer

negociaciones, mencionando la importancia de los bienes comercializados para el consumo “que se quiere europea pero que no produce ninguno de los bienes necesarios para parecerlo” (Jumar, 2004), así como el comercio de cueros, carnes secas, jabón, cachaça, azúcar, tabaco etcétera. Respecto al contrabando, especifica que las autoridades no sabían de donde provenían las mercaderías, ya que el contrabandista muy pocas veces era aprendido.

El contrabando como lucha contra el régimen monopólico

En cuanto a la diferenciación entre el complejo portuario y el nido de contrabandistas, se puede decir que no se trata de dos conceptos contradictorios, pero sí que se sustentan entre sí, de acuerdo a cómo se focalice la investigación. El complejo portuario es necesario para el comercio del Río de la Plata, o de otra forma no existiría una libre circulación de las mercaderías. Sin embargo, gran parte del comercio ilícito se puede atribuir al mismo tiempo a la presencia portuguesa y sus actividades comerciales en el Río de la Plata. En un contexto capitalista, los mercados externos son condicionados, y el comercio ilícito funcionó como herramienta de lucha ante la opresión del régimen monopólico.

BIBLIOGRAFÍA

BETHELL, L. (1990). *Historia de América Latina.* Barcelona: Crítica.

FRANK, A. G., & IZAGUIRRE, I. (1970). *Capitalismo y subdesarrollo en América Latina.* La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.

JUMAR, F. (2004). Colonia del Sacramento y el complejo portuario rioplatense, 1716-1778. En H. SILVA, *Los caminos del Mercosur: Historia económica regional. Etapa colonial.* (págs. 163-199). México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia.

MILLOT, J., & BERTINO, M. (1991). *Historia Económica del Uruguay (Tomo I).* Montevideo: Fundación de Cultura Universitaria.

MOUTOUKIAS, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano.* Buenos Aires: Centro Editor de America Latina.

SAENZ VALIENTE, J. M. (1939). *Curso de Historia Colonial Americana y especialmente Argentina.* Buenos Aires: Estrada.